ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

Poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 40 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30 % zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy. Poszukiwania pracy i wolne posady 25 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. — Ogłoszenia w tekście i przed tekstem 50 % drożej.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł, zagranicą 7 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 4 zł; Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P. K. O 170044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie.

Na 2 kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

Cena 10 gr.

Komitet redakcyjny: J. R. Klejnot; inż. Fr. Fojut; inż. mor. A. Ciechanowski.

Nr. 20. Rok wydania piąty. | **TCZEW, dnia 31 maja 1926 r.** | Ogólnego zbioru **Nr. 131**

Ze względu na trudności techniczne powiększony numer ukaże się w czerwcu. Z powodu przyczyn nieprzewidzianych numer niniejszy wypuszczamy z jednodniowem spóźnieniem.

O czem świadczy obniżenie frachtów światowych?

Powszechnie rozpowszechnione jest mniemanie, iż interes przewozów morskich nigdy niebył tak mało intratny jak dziś. Ma to polegać na nadmiarze tonażu i wskutek tego na chronicznie niskich notowanych dziś stawkach frachtowych. Podczas gdy drożyzna życia, a co za tem idzie i utrzymanie statku, oraz pensje załóg, wzrosły od czasów z przed wojny światowej, frachty jeszcze nie są na poziomie przedwojennym i nie widać, ażeby miały tendencję do tej normy chociażby wrócić. Takie rozumowanie znajduje zupełne potwierdzenie w miesięcznych spra-sprawozdaniach Lloyds Register, który wprawdzie notuje obecnie przeważnie lekką zwyżkę w stosunku do poprzednich miesięcy, lecz zato w stosunku do frachtów z r. 1913 notuje wskaźniki obecnie zaledwie w wysokości 80 do 90 proc. frachtu przedwojennego (różnice sa regionalne, np. frachty europejskie stosunkowo lepiej się trzymają, co wcale nie świadczy, jak zaraz zobaczymy, o znacznym postępie w żegludze europejskiej).

Przyznać istotnie należy, że frachty powojenne stoją niżej od przedwojennych. Jednak narzekania prasy frachtowej, wydawanej dla żeglugowców, sprawozdania której przepełnione są liczbami, wypadającemi fatalnie dla właścicieli tonażu, nie powinny nas zbić z tropu. Fachowe organy żeglugowców niemal zawsze użalały się na zły interes, nawet w czasach, gdy interes przewozowy na morzu dawał świetne zyski. Jestto narzekanie zawodowe, rozliczone na czytelnika. Przedsiębiorstwa żeglugowe pragną, ażeby krakano, ażeby przedstawiano innym interesentom stan fatalny żeglugi, ażeby odstraszano od uprawiania jej zawody pokrewne, któreby sądzić mogły o stanie rzeczy ze sprawozdań pism. Jakiegoś objektywizmu, jakiejś „historycznej oceny teraźniejszości" po najpoważniejszych pismach żeglugowych nie można się spodziewać i dlatego nalezy nawet nieco zapomnieć suggestywny pesymizm tych organów, ażeby należycie ocenić sytuację.

Frachty sa zniżone, to prawda; a jednak mimo rzekome straty flota handlowa świata wciąż się zwiększa. Niepodobna objaśnić tego samą nadprodukcją ze względu na istnienie silnie rozbudowanego przemysłu okrętowego, któryby potrzebuje za wszelka cenę zajęcia.

Przyglądając się spisom unieruchomionych okrętów w poszczególnych krajach, znajdziemy, że ten pozornie olbrzymi tonaż, zaprzepaszczony, bezczynny kapitał, składa się ze statków niezdatnych do użytku, czy to ze względu na starość, czy to ze względu na typ, nie nadający się dziś do konkurencji (niektóre żaglowce), czy też zbudowany świadomie tylko na krótki czas (wojenny tonaż „zatopienia") posiadający nieoszczędne maszyny.

Unieruchomienie takiego tonażu świadczy w każdym razie o normalnym rozwoju spraw żeglugowych i niewykorzystanie jego jest jedynie z korzyścią dla całej ludzkości. Producent otrzymuje tańsze w przewozie surowce, konsument tańszy towar, załogi pracują w lepszych warunkach, wreszcie armator, ekspedytor i asekurator pracują w warunkach wyższej techniki przewozowej, ze znaczniejszem usunięciem przypadkowości, co może osłabia nieraz zyski, lecz w końcu dla zdrowych przedsiębiorstw, związanych z przewozami morzem wyjść może tylko na dobre.

Możemy więc nieco inaczej spojrzeć na zniżkę frachtów morskich. Jest ona przedewszystkiem świadectwem postępu w technice tych przewozów. Jeśli np. przed wojna światowa rzadko się opłacało przewozić melasę aż na drugą półkulę, to w r. 1925 przeszło kanał sueski do Europy 98 wielkich statków cysternowych z melasą pochodzącą z Indyj Holenderskich. Światowa flota statków cysternowych wzrosła od czasów przedwojennych prawie dziesięciokrotnie. Dziś więc o wiele taniej można przewozić na wielkie odległości płyny wszelkiego rodzaju, a w pierwszym rzędzie produkty naftowe i oleje mineralne i roślinne. Często jednak statki cysternowe podejmują się dziś skutecznie przewozu towarów nasypo-

wych, np. węgla, a przewóz ten kalkuluje się taniej, gdyż biorą go bądź we frachcie powrotnym, bądź nawet konkurując z innemi bez warunków korzystnego powrotu z płynnym ładunkiem, jedynie dzięki swej nowoczesnej budowie i oszczędnym maszynom.

Historja rozwoju przewozów światowych nie zna zboczeń lub cofnięć się na korzyść przewoźników. Tysiąc lat temu opłacało się przewozić na dalsze odległość jedynie kość słoniowa, drogie tkaniny, sól. Jeszcze sto lat temu nie wożono w wielkich ilościach i na dalsze odległości wełny. Dziś wełna odbywa podróż od owcy do fabryki — na drugą półkulę z Australji, Poł. Afryki i Argentyny do Europy i jest u nas tańsza od europejskiej dla taniości przewozu.

Postęp więc bierze swoje, frachty muszą się zniżać. Flota handlowa jednak się rozwija i daje zyski. JKT.

Eksport cementu polskiego morzem.

Od dłuższego czasu już opuszczały port gdański mniejsze transporty polskiego cementu z przeznaczeniem do portów europejskich, w ostatnim czasie jednak fabryki cementu znalazły rynek zbytu w Brazylji. Jedna z głównych przeszkód był brak bezpośredniej linji okrętowej z portów polskich do Ameryki Południowej. Obecnie starania firmy przewozowej „Bergenske Baltic Transports Ltd“ stworzenia komunikacji Gdańsk—Rio de Janeiro urzeczywistniły się przy pomocy niedawno uruchomionej linji fińsko-amerykańskiej. Początkowo statki te będą zawijały do Gdańska raz na miesiąc. Pierwszym z nich był fiński parowiec Equator o ładowności 2 652 t. rej. netto, który dn. 20 b. m. przybył z Hangö z częściowym ładunkiem i zabrał z Gdańska 12 000 beczek cementu.

Przez stworzenie tej stałej komunikacji eksporterzy cementu mają zapewniony regularny przewóz i stałe stawki frachtowe.

Cement polski był również transportowany do Jaffy przez szwecką Scandinavian Levante Line. Ostatni transport zabrał dn. 14 maja szwecki par. Roland (1518 t. rej. netto), otrzymując 16/ sz. za tonę.

Cement nasz znajduje również odbiorców w Finlandji.

O kanale Ogińskiego.

W „Rynku Drzewnym“ pisze inż. L. Merz w artykule o sztucznych drogach wodnych m. i. o kanale Ogińskiego, niesłusznie nieraz „Ogińskim“ kanałem nazywanym.

W przedrozbiorowej Rzeczypospolitej Polskiej pierwsza i najstarsza drogą wodna, która łączyła Bałtyk z morzem Czarnem jest kanał Ogińskiego. Kanał ten łączy dorzecze Dniepru z dorzeczem Niemna. Składowa część tej drogi wodnej stanowi od północy lewobrzeżny dopływ Niemna, rzeka Szczara, zaś od południa dopływ Prypeci, rzeka Jasiołda. Kanał ten rozpoczęto budować staraniem i kosztem Wielkiego Hetmana Litewskiego, Kazimierza Ogińskiego, w roku 1786, a ukończony został dopiero po rozbiorze Polski przez rząd rosyjski w r. 1804.

Z części składowych kanału Ogińskiego największe znaczenie posiada Jasiołda. Przedewszystkiem przepływa przez okolice, które pod względem zalesienia stoją na pierwszem miejscu w Polsce, następnie zasila kanał dostateczną ilością wody.

Rzeką tą spławiano dawniej znaczne ilości drewna, dochodzące rocznie nieraz do 1 500 tratw surowca, oprócz tego 200—250 tratw materjału ciosanego.

Wymiary kanału Ogińskiego nie odpowiadają dziś zupełnie potrzebom i wymaganiom, w dodatku jeszcze podczas wojny europejskiej cały kanał został miejscami prawie z ziemią zrównany, a wszelkie urządzenia na nim zniszczone do tego stopnia, że jako sztuczna droga wodna właściwie już nie istnieje. Przebudowa i odbudowa tego kanału jest w każdym razie możliwa, tem bardziej, że zasób wód przy nawet znacznie powiększonych wymiarach tej ważnej drogi wodnej wystarcza w zupełności. Uruchomienie tego kanału dla przewozu drewna przyczyniłoby się w znacznym stopniu do rozwoju przemysłu i handlu tych lesistych okolic.

Konwencja polsko-litewska w sprawie spławu drzewa i żeglugi na Niemnie jest krokiem naprzód ku ożywieniu tej starej drogi wodnej.

Ujemne doświadczenia z ładowaniem magnetyczn. chwytaczami.

Jak wynika ze sprawozdania kapitana pewnego statku niemieckiego, rozładowanie jego statku przy pomocy dźwigów chwytaczami magnetycznemi wywarło nieobliczalne skutki na środki nawigacyjne statku. Przed rozpoczęciem wyładowania kompasy okrętowe zostały oddane do kapitanatu portu. Po dwu dobach pracy kompasy ustawiono z powrotem, lecz się okazało, że poprawki dewjacyjne muszą być znacznie zmienione. Zachodnia dewjacja głównego kompasu zwiększyła się o 22 stopnie, drogowego kompasu zaś o całe 77 stopni. Ostatecznie kompas główny dało się poprawić przy pomocy kompensacyjnych magnetów, lecz nic nie można było zrobić z drogowym kompasem, więc się wyszło z portu z kompasem nie w porządku. Wypadło przesunąć kompas wbok od jego normalnej pozycji i stale porównywać z głównym kompasem. Kapitan statku żąda, ażeby w umowie frachtowej umieszczono klauzulę, zakazującą ładowania i wyładowania statku przy pomocy dźwigów magnetycznych.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

Ruch pasażerski w Gdyni.

Par. Pologne przybył z Hawru do Gdyni w dn. 22 b. m. z 8 pasażerami i 12 tonami ładunku mieszanego. Wyszedł następnego dnia do Hawru z 474 pasażerami.

Tow. „Weichsel“ wznowiło regularną komunikację między Gdańskiem—Sopotami—Gdynią—Helem. W ciągu b. m. kursuje par. „Zoppot“ 1 raz dziennie.

Budowa portu.

Na terenie molo południowego przystąpiono do montowania dźwigów węglowych.

Transporty rzeczne z Gdańska do Kowna.

W drugiej dekadzie maja wysłano z Gdańska wewnętrznemi drogami wodnemi do Kowna 129 ton towarów i 3 tony beczek.

Egzaminy w Szkole Morskiej.

W dniach 4—11 maja odbyły się w Szkole Morskiej państwowe egzaminy teoretyczne dla kończących w br. Szkołę. Do egzaminu stanęło ogółem 21 uczniów i 1 ekstern. Wszyscy złożyli egzaminy z wynikiem dodatnim i zostali wysłani na statki na praktykę letnią.

Podróż „Lwowa“ do Sztokholmu, Helsingforsu, Tallnniu i Rygi.

Okręt szkolny „Lwów“ rozpocznie swą pierwszą podróż tegroczną dn. 6. VI. z Gdyni, udając się do Sztokholmu z eksponatami polskiemi na targi skandynawsko-bałtyckie. Stamtąd około 22. VI. odpłynie do Helsingforsu, gdzie pozostanie przez 3 dni. W Tallinnie i Rydze „Lwów“ będzie stał po 4 dni. Ponieważ program żeglugi szkolnej przewiduje również ćwiczenia na morzu, więc podróż nie będzie się odbywała najkrótszą drogą i statek wróci do Gdyni dopiero ok. 25 lipca. Cel drugiej podróży tegorocznej jeszcze nie jest wyznaczony.

Podniesienie i lepsze unormowanie opłat portu gdańskiego.

Z dniem 1 kwietnia opłaty portowe w Gdańsku zostały ponownie zmienione. Rada Portu uznała je za niskie, dające w eksploatacji portu deficyt. Naogół podniesiono stawki poprzedniej taryfy o 30 do 40 proc., jednak poczyniono znaczne zniżki dla statków regularnie zawijających do portu gdańskiego. Mniejsze zniżki 5 i 10 proc. od nowej taryfy poczyniono dla statków, które 2 i 3krotnie w ciągu roku zawijają do Gdańska.

Nowy system taryf może przynieść pewien pożytek, przyciągający działający na statki regularnych linij. Jest on jednak niewątpliwie wydatnym poparciem dla linij niemieckich, kursujących wzdłuż południowo-wschodnich wybrzeży Bałtyku, natomiast tem silniej obciąża nieregularną żeglugę szwecką i duńską, eksportującą węgiel polski.

Podniesienie stawki kolejowej „portowej“ dla węgla.

Komitet Ekonomiczny Ministrów na posiedzeniu w dn. 30 kwietnia r. b. uchwalił większością głosów podwyższenie taryfy — a właściwie zmniejszenie ulgi taryfowej, udzielanej wywozowi węgla przez Gdańsk i Gdynię — z 6.5 do 7.5 zł za tonę.

Nowa taryfa, stanowiąca 68 proc. taryfy eksportowej przez inne punkty graniczne, a 56 proc. taryfy węglowej wewnętrznej, wprowadzona będzie w życie od dnia 1 czerwca r. b.

Podniesienie taryfy eksportowej dla wywozu węgla morzem o 1 złoty nie może się odbić na tym eksporcie, wynikając jedynie ze zniżki kursu złotego.

O bezpośrednie połączenie morskie z Japonją.

W związku z memorjałem złożonym rządowi japońskiemu przez Polsko-Japońskie T-wo w Tokio w sprawie przedłużenia linji okrętowej (Nipon Yusen Kaisha) z Hamburga do Gdańska, została wydana przez pomienione towarzystwa broszura, mająca na celu jaknajszersze zapoznanie opinji japońskiej z zagadnieniami gospodarczemi krajów, położonych nad Bałtykiem, ze szczególnem uwzględnieniem znaczenia Polski. Broszura ta została wydana w 500 egzemplarzach i rozesłana do wszystkich instytucyj i związków handlowych, bankowych i kredytowych, izb handlowych, departamentów różnych ministrów, zarządów miast, gospodarczych instytucyj rządowych, czasopism i dzienników, wyższych i średnich uczelni. Sprawa przedłużenia linji japońskiej z Hamburga do Gdańska jest uzależniona od subsydjum rządowego japońskiego dla Towarzystwa okrętowego Nipon Yusen Kaisha. Na treść działu, traktującego o Polsce, składają się: stan ekonomiczny Polski w roku 1924/25 oraz gospodarczy rozwój Gdańska i rola jego w handlu zagranicznym Polski.

(„Kur. Pozn.“).

Statki japońskie są rzadkimi gośćmi na Bałtyku. Przedłużenie linji japońskiej poza Hamburg aż do naszego ośrodka portowego może ułatwić nam otrzymanie z pierwszej ręki niektórych surowców i towarów jak bobów soja z Mandżurji, herbaty, kopry i innych.

Z prasy.

Jak się oświetla w prasie codziennej roboty portowe w Gdyni.

Jak czytelnik gazet codziennych ma sobie wyrobić sąd o pracach w Gdyni? „Kurjer Polski“ z dn. 29 maja pisze:

Wypadki ostatnich czasów przysłoniły nam wiele zagadnień — między innemi zaś sprawy Gdyni. Otóż stamtąd nadchodzą wiadomości bardzo niepocieszające. Prace idą więcej niż ospale — widoczny jest zupełny ich sabotaż poprostu. Ogłaszane od czasu do czasu komunikaty o postępach robót przysłaniają jedynie gorzką prawdę, że od chwili niewypełnienia umowy przez lekkomyślnego conajmniej ministra Osieckiego, od chwili próby dowolnego jej traktowania przez jego doradców, prace w Gdyni stały się mytem. Do kwestji tej powrócimy kiedyś obszerniej. Aduz.

Natomiast „Echo Warszawskie“ z dn. 26 maja pisze:

— **GDYNIA Budowa Polskiego Portu postępuje.** — Praca w porcie postępuje podług przewidzianego programu. Draga nr. XIII czerpie basen portu wojennego, równocześnie zaś firma TRI wykonuje drugie obramowanie portu od strony Oksywia, zaś firma Hoojgard i Schulz prowadzi roboty koło kessonów dla basenu wojennego.

W porcie handlowym betonuje się obecnie wewnętrzne nadbrzeże mola południowego. W ciągu miesiąca ma być oddane 150 mterów nadbrzeża do użytku. Miejsce, gdzie się obecnie ładuje statki, będzie zrefulowane. Około wykończanego nadbrzeża montuje się obecnie kran kolosalnych rozmiarów. Roboty kolejowe idą normalnie, prace zaś około wykończenia dworca posuwają się szybko naprzód.

Tyle oba organy. Od siebie stwierdzamy, że roboty nie postępują tak szybko naprzód jakby wypadało z umowy. Zerwanie pierwotnej umowy wynikło z zatonięcia 3 drag i ogólnego opóźnienia robót przez konsorcjum.

Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 10—18 maja zawinęły do portu 22 statki o łącznej ładowności 5 562 ton rej. netto. Statki te przywiozły łącznie 1840 ton mieszanego ładunku, 2 100 ton węgla, 580 std. drzewa, 350 ton soli itd. Statków próżnych i pod balastem zawinęło 6.

W tymże czasie odpłynęły 23 statki o łącznej ład. 3 981 t. rej. netto. Statki te wywiozły łącznie 1 194 t. mieszanego ładunku i 822 std. drzewa. 12 statków wyszło pod balastem i próżnych.

W końcu kwietnia spuszczono na wodę we Francji na stoczni Dubigeon w Nantes wyławiacz min Viesturs dla łotewskiej marynarki wojennej.

NIEMCY.

Towarzystwo żeglugi Neptun w Bremie odczuwa skutki wojny celnej z Polską. Bilans towarzystwa żeglugi parowej Neptun za rok 1925 wykazuje 1 184 232 mk. zysku (1924 — 1063 842 mk.) przyczem zostaje po odciągnięciu ogólnych kosztów, podatków i odpisów 49 143 mk. czystego zysku (1924 — 42 697 mk.), które przenosi się na rok przyszły. Dywidendy nie rozdziela się. Sprawozdanie zarządu podkreśla niekorzystny wpływ wojny celnej z Polską na bieg interesów.

Ruch portu Królewca w kwietniu. Ruch Królewca w kwietniu był przeszło 8 razy mniejszy niż portu gdańskiego w tymże miesiącu. Na wyjściu były 96 statki o łącznej ładowności 34 023 t rej. netto. Wśród tych statków było 83 niemieckich i 13 innych narodowości. 34 statki należały do regularnych, przeważnie subwencjonowanych linij niemieckich, 23 zawinęły próżne.

Dogodność dla emigrantów z Niemiec. Jak komunikuje biuro Wolffa, od 1 lipca amerykańscy inspektorzy imigracyjni będą badali niemieckich emigrantów w niemieckich portach emigracyjnych zamiast badania ich na Ellis Island.

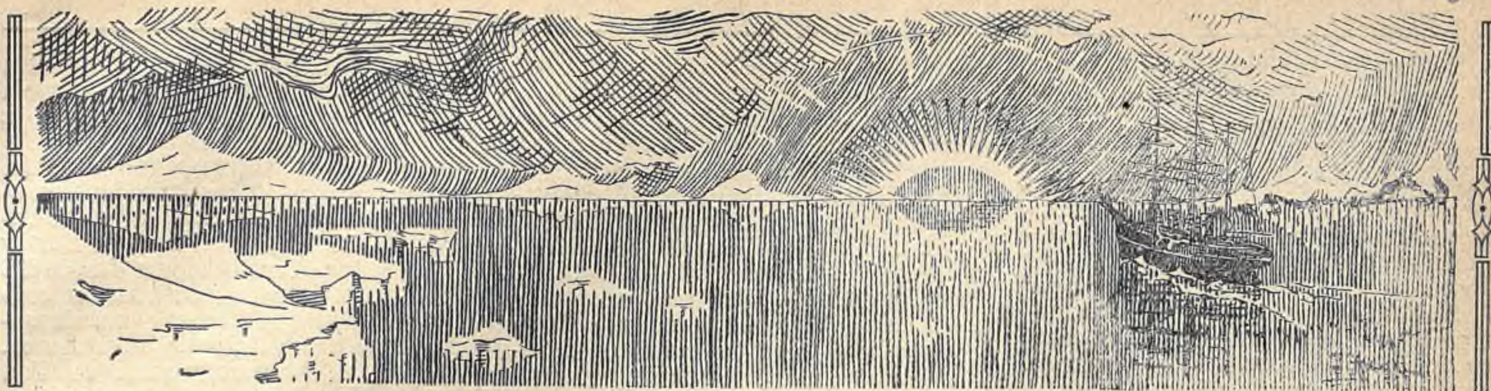
Byłoby pożądanem, aby ułatwienie takie było również zastosowane dla emigrantów, przechodzących przez nasze porty.

Emden pierwszym portem dla wywozu rudy do Niemiec. Po wojnie w jeszcze większej mierze niż przed wojną okazuje się dla Niemiec większą ważność portów północnomorskich aniżeli bałtyckich. Obecnie port Emden, przez który wwieziono w r. 1912 1 303 000 ton rudy, a w r. 1925 1 825 000 ton rudy stał się pierwszym niemieckim portem dla importu tego surowca. Konkuruje on z Rotterdamem, który wysyła rudę Renem również do zagłębia westfalsko-nadreńskiego i ma lepsze urządzenia portowe.

BELGJA.

Z Antwerpji — największego portu kontynentu Europy. 1. Dźwigi z wysuwanem ramieniem. Dźwigi takie, o sile 3 ton ustawione zostaną w najbliższym czasie przy jednym z nowych basenów północnych. Ramię dźwigu może być zmniejszone lub wydłużone w zależności od potrzeby. 2. Małe haki dla worków z kawą. Rada nadzorcza portu uchwaliła stosowanie nadal przy przeładunku worków z kawą jedynie małych haków, zakazując stosowania wielkich haków. 3. Ulgi w opłatach portowych dla regularnych linij. Antwerpja czyni oddawna ulgi dla regularnych linij, ażeby skupić u siebie jaknajwiększą ich ilość. Obecnie odwiedzają Antwerpię statki aż 190 rozmaitych linij. Statki dzielą się według kategoryj wielkiego i małego kabotażu. Do wielkiego kabotażu liczą się między innemi też wszystkie linje żeglujące na Bałtyk lub przez cieśninę Gibraltaru. Wszystkie linje regularne korzystają ze zniżki z normalnych opłat portowych. Ażeby linja wielkiego kabotażu uznaną została za regularną, wystarczy ażeby conajmniej raz na miesiąc statki jej zawijały do Antwerpji. Próbny okres trwa 3 miesiące.





Podróże morskie i sport wodny

Bieg żaglowy wielkich yachtów przez ocean.

Wojna światowa zmniejszyła rozmach żeglugi sportowej wielkich yachtów w Europie. Załoga większego yachtu żaglowego jest liczna i w dzisiejszych czasach kosztowna. Wielu sportsmenów — posiadaczy takich yachtów unieruchomiło swe statki i przeszło na mniejsze. Wyścigi międzynarodowe odbywają się dziś wyłącznie w mniejszych klasach t. zw. 8 i 6 metrówkach, które nie zawsze, a nawet rzadko odbywają podróż do miejsca regat morzem.

W sierpniu r. u. zorganizowano poraz pierwszy po dłuższym czasie bieg krążowniczy długości 600 mil. Z tego powodu warto przypomnieć ostatni wielki bieg yachtów żaglowych przez Atlantyk, który się odbył w drugiej połowie maja 1905 roku.

Inicjatywa tego biegu wyszła od ambitnego sportowca, szukającego sposobności międzynarodowej rywalizacji — Wilhelma II. Zbudowanie według ostatniego słowa techniki jachtowej żaglowca Hamburg w Anglji dla syndykatu yachtsmenów niemieckich pobudziło do szukania możności zdobycia międzynarodowych wawrzynów. Propozycję niemiecką przyjęli chętnie Amerykanie, natomiast Anglicy zgłosili udział tylko dwu starych yachtów.

Wyścig był tem ciekawszy, że były reprezentowane jak ukośno-żaglowce, tak też poprzecznożaglowce. Ponieważ tor wyznaczony został z zachodu ku wschodowi, więc wobec ogromnej przewagi wiatrów zachodnich w strefie szerokości Nowy-York-kanał la Manche, poprzecznożaglowce, które lepiej wykorzystują pomyślne wiatry, miały niezłe szanse.

Startem wyjścia była latarnia pływająca Sandy Hook przed Nowym Yorkiem, metą zaś latarnia morska Lizard po angielskiej stronie wejścia do La Manche.

Udział w biegu wzięło 11 yachtów. Oto ich spis w kolejności wielkości: Valhalla, trzymasztowiec poprzecznożaglowy angielski, większy od Lwowa; Apache z klubu nowoyorskiego. Utowana, z tegoż klubu, Atlantic, również, Sunbeam angielski, Hildegarde z Corinthian Yacht Club w Filadelfji, Endymion z Indian Harbour Y. C., Hamburg niemiecki, Ailsa, jedyna uzbrojona jako vawl, z klubu nowoyorskiego, Fleur de Lys z tegoż klubu, Thistle z klubu Atlantic, yacht amerykański.

Długość toru wynosiła około 3,000 mil. Start miał się odbyć 17 maja, lecz z powodu gęstej mgły musiano go przełożyć na dzień następny. O g. 12 m. 15 yachty zaczęły przechodzić linję startu żegnane wyciem syren holowników, które je wyciągnęły z portu nowojorskiego.

Od samego początku zapanowała lekka bryza, wysoce niesprzyjająca poprzeczno - żaglowcom, dla których korzystniejszy był wiatr silniejszy i o pomyślnym kierunku. Tymczasem ukośnożaglowce wygrywały conajmniej dwie kreski czyli ok. 23 stopni na kursie, dystansując szybko swych konkurentów. Wieczorem tego dnia wiatr nieco się wzmógł, lecz na noc spadła mgła, która rozdzieliła statki. Odległości wzajemne tak się szybko zwiększyły, że prawie wszystkie aż do końca wyścigu straciły się z oczu. Jedynie Ailsa, niewielki lecz nowy yawl, oraz poprzecznożaglowiec angielski Sunbeam rozpoznały się przy podnoszeniu się mgły na odległości 3 mil i się ścigały przez jedenaście godzin ze szybkością 10 węzłów. Stary, bo zbudowany w r. 1874 r. poprzecznożaglowiec angielski pokazał, iż jest w stanie skutecznie rywalizować z jednym z najnowszych yachtów.

W ciągu pięciu następnych dni panowała dość silna bryza, przerywana chwilami wichrem z deszczem, lub cisza i mgła. Dopiero na piąty dzień wiatr zyskał znacznie na sile, wiejąc z kierunku północno-zachodniego. W tym czasie szkuniec Atlantic, który szedł na czele konkurentów, zdołał rozwinąć szybkość od 14 do 15 węzłów. Tego dnia jednak wieczorem wiatr opadł zupełnie, zmniejszając szybkość żaglowców do 3—4 węzłów. O tym czasie większość yachtów oddaliła się już od brzegów Ameryki o 1300 mil. Nazajutrz nastała jednak zupełna cisza, która wprowadziła załogi żaglowców w stan zupełnej bezradności. Dopiero o g. 2-ej po południu powstał lekki powiew od południa.

(Dokończenie nastąpi).

DANJA.

Ruch Kopenhagi w kwietniu W kwietniu 1926 zawinęło do portu Kopenhagi 1351 statków o łącznej ładowności 398 339 t. rej. netto. Wśród tych statków było 918 duńskich, 236 szweckich, 108 niemieckich, po 19 angielskich i fińskich, 26 holenderskich, 15 norweskich, po 5 amerykańskich i islandzkich.

Poczta redakcji.

S. P., asystent maszynowy w Gdyni. Lekcyj korespondencyjnych na III patent mechaniczny, odpowiednio do kursu Szkoły Morskiej dotychczas nie wydano. Na uzyskanie III-go patentu nie uczęszczając do Szkoły Morskiej konieczne jest posiadanie matury.

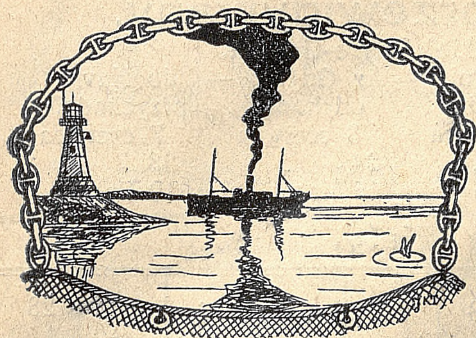
A. S. w Ostrowie poznańskim. Prócz szkół wojennej marynarki, oficerskiej, oraz dla specjalistów-podoficerów istnieje tylko Szkoła marynarki handlowej (Szkoła Morska) w Tczewie. Dla żeglugi rzecznej istniały dwa lata temu kursy zimowe w Warszawie. Miały one na celu teoretyczne dokształcenie osób już mających za sobą znaczną praktykę na statkach żeglugi wewnętrznej. Nieprawdopodobne jest ażeby powstały u nas kursy dla wyuczenia się żeglugi rzecznej

Rynek frachtowy.

W ostatnim tygodniu frachty węglowe do botnickich portów Szwecji wynosiły 5/6—5/9, do Danji 6/6 sz. za tonę.

Drzewo tarte do Amsterdamu przynosiło 18,5 fl. za stand., m³ okrąglaków do Dordrechtu 6,9 fl, słupy telegraficzne 7,25 fl. za load podkładów dębowych płacono 10/, za tarte drzewo do Belgji 30. sz za stand.

Zboże do Rygi przynosiło 7/9, do Tallinu 7—7/6 sz. za tonę, cukier do Rygi 8/9—9 za tonę.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem- — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński. (11—17 maja).

20 maja: duń. par. Vendia 628 do Kopenhagi (B i S).

21 maja: szw. par. Sylvia 956 do Göteborg (B i S).

22 maja: szw. par. Nordia 741 do Norrköping (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 5488 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański. (18—24 maja).

18 maja. szw. par. Dagfrid 409 do Sundsvallu (B i S), szw. żagl. Elsi 111 do Helsingforsu (B i S), szw. żagl. Isolda 80 do Branecke (Bg), fr. par. Depute Abel Fery 1185 do Boulogne (B i S), szw. par. Pastor 406 do Rönneby (B i S), szw. żagl. Gurli 97 do Dungenaes (B i S), szw par. Carris 739 do Udevalli (B i S).

19 maja: niem. par. Julius Hugo Stinnes 27 (1217) do Kopenhagi (Art), duń. żagl. Ion 76 do Rönne (Bg), duń. żagl. Gutmud 73 do Hasle (Gw), szw. par. Gidalia do Trelleborgu (B i S), szw. par. Nordöst 628 do Norrköpingu (B i S), szw par. Neptunus 770 do Helsingborgu (B i S), niem. par. Clara Blumenfeld 1465 do Kopenhagi (B i S).

20 maja: duń. par. Borghild 431 do Aarhus (D — S), szw. żagl. Perzivald 100 do Degershamnu (Pwe), szw. żagl. z mot. Wandia 88 do Karlshamnu (Bg), duń. par. Elicheden 406 do Landskrony (Bg), łot. par. Linhop 814 do Rygi (Bg).

21 maja: szw. par. Lisa 102 do Antwerpji (Art), szw. par. Romeo 274 do Westeraas (Art), duń. par. Cygne 127 do Faarborga (Gw), norw. por. Bomma 461 do Oslo z węgl. i tow. (Bg), szw. par. Marga 1144 do Göteborga (B i S), duń par. Hans Maersk 1136 do Horsensu (B i S).

22 maja. szw. żagl. Lydia 258 do Hörnesandu (B i S), szw. żagl. Sylvia 169 do Kalmaru (B i S), niem. par. Steinhöft 514 do Brunsbüttel (Wolff), norw. par. Anna Sophie 1852 do Gefle (B i S), szw. par. Allegro 1466 do Norrköpingu (Bg), łot. par. Sigulda 1260 do Rygi (D — S).

23 maja: szw. żagl. Hannah 271 do Udiksvallu (Bg), szw. żagl. Constanze 167 do Hernösandu (B i S), duń. par. Erindring 425 do Fredericji (Rhd).

24 maja: łot. par. Emmy 817 do Rygi (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 47 900 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański. (18—24 maja).

18 maja: niem. par. Wagrin 223 do Kotki przez Helsingfors z zb. i drz. (Wolff).

19 maja. niem. żagl. z mot. Else Kihlke 169 do Newportu (Rhd), gd. par. Prosper 410 do Dunkerki z drz. i tow. (B i S), duń. par. Lilieborg 861 do Amsterdamu (Bg).

20 maja: niem. par. Minna Cords 552 do Dordrechtu (D — S), niem. par. Dietrich Boonekamp 582 do Westhartlepoolu (B i S), duń. par. Kurland 760 do Otsendy (D — S), par. Chateau Yquem 1290 do Bordeaux z drz. i tow. (Worms), szw. par. Inga 247 do Waterfordu (Gw), niem. mot. Frida Rot 159 do Furnessu (Rhd).

21 maja: duń. par. Hinzholm 876 do Liverpoolu z drz. i tow. (Rhd), niem. mot. Hoffnung 60 do Kopenhagi (Gw), gd. par. Hammonia 558 do Gandawy (B i S), niem. par. Ester 719 do Dovru (Shaw).

22 maja: niem. mot. Oswiga do Antwerpji z drz. i zb. (Rhd), niem. par. Borkum 516 do Brake z podkładami (Wolff), gd. par. Oberpräsident Delbrück 620 do Londynu (Rhd), duń. par. Rita Maersk 515 do Westhartlepoolu (B i S), szw. par. Moilösund 135 do Sztokholmu z drz. i tow. (Thor Hals), ang. par. Wayfield 682 do Londynu (Shaw), ang. par. Tosto 1028 do Amsterdamu (D — S).

23 maja. niem. mot. Gunlög 260 do Goteborga z tow. i drz. (Thor Hals).

24 maja: niem. żagl. Maria 51 do Aarhus (Gw).

Statki powyższe wywiozły łącznie 36 700 m³ drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański. (18—24 maja).

18 maja: niem. par. Wagrin 223 do Kotki przez Helsingfors z zb. i drz. (Wolff), niem. żagl. z mot. Albatros 122 do Aalborga (Gw), niem. par. Carla 208 do Kopenhagi z jęczmieniem (Wolff), niem. par. Finnland 246 do Rygi (Jörgensen).

19 maja: duń. żagl. z mot. Fortuna 53 do Aarhus (Gw), duń. żagl. z mot. Lilian 78 do Aabenraa (Gw).

20 maja. niem. par. Gertrud 392 do Rewla (B i S). duń. żagl. z mot. Maagen 97 do Karlskrony (Gw).

22 maja: niem. mot. Oswiga do Antwerpji z drz. i zb. (Rhd), duń. żagl. z mot. Erna 56 do Hobro (Bg), niem. par. St. Jürgen 343 do Rygi z zb. i tow. (Lcz), duń. żagl. z mot. Anna 54 do Aarhus (Gw), niem. par. Bürgermeister Eschenburg 346 do Wiborga z zb. i tow. (Lcz), niem. par. Claus do Aabenraa (Wolff), niem. żagl. z mot. Partner 130 do Rewla (Lcz).

23 maja: niem. par. Charlotte 380 do Wiborga (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 5 200 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański. (18—24 maja).

18 maja: niem. par. Scharnhorst 115 do Nakskov (B i S). niem par. Malaga 832 do Marsylji (Art.) norw. par. Skogland 1631 do Landskrony (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 4 900 ton cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański. (18—24 maja).

18 maja. niem. hol. Fairplay 15 z licht. cyst. Theodor 686 do Manchesteru z ropą gazową (Rhd).

Statek powyższy wywiózł 1 300 ton ropy gazowej.

Wywóz polskiego cementu przez port gdański. (18—24 maja).

20 maja: norw. par. Benedicte 371 do Mantylnoto (Bg).

23 maja: fsk. par. Equator 2 651 do Santos z tow. i cem. (Bg).

Statki powyższe wywiozły łącznie 2 850 ton cementu.

Wwóz rud i minerałów przez port gdański (18—24 maja).

20 maja. niem. par. Masuren 299 z Nyköping z żużlem żelaznym (Schenker).

22 maja: amer. par. Emergency Aid 3 360 z Tampy z fosfatem (Wolff).

Statki powyższe wwiozły łącznie 6 700 ton subst. mineralnych.

Wwóz śledzi przez port gdański. (18—24 maja).

21 maja: niem. par. Martha Schröder 343 z Yarmouth (Rhd).

22 maja: norw. par. Union 361 z Lowestoft przez Szczecin (Rhd).

Statki powyższe wwiozły 850 ton śledzi.

Ruch tow. w porcie gdańskim w drugiej dekadzie maja

(w tonach)

WYWÓZ. Prod. mineralne: Węgiel 123 231, superfosfat 460, cement 604, sól potasowa 320, soda 255, parafina 480, prod. naftowe 6 360. **Prod. roślinne:** jęczmień 3 995, owies 1 030, żyto 6 160, ow. strączkowe 202, cukier surowy 5 957, rafinada 2 146, płatki kartoflane 260, mąka dla bydła 250, mąka z makuchów lnianych 28, drzewo 41 858, koniczyna 100, smoła drzewna 252, melasa 125, otręby jęczmienne i żytnie 58. **Prod. zwierzęce,** świnie bite 271, jaja 89, bydło żywe 81, solone i suche skóry 97.

WWÓZ. Prod. mineralne: tomasówka 800, fosforyt 9 750, prod. naftowe i oleje 156, saletra chilijska 130, ruda żelazna 4 320, żeliwo 20, żelazo 137, siarka surowa 100. **Prod. roślinne: ryż 315,** bawełna 4,9. **Prod. zwierzęce:** smalec 64, śledzie sol. 365, tłuszcze 128, skóry sol. 72.

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Statek	z Havru odchodzi	do Gdyni przychodzi	z Gdyni odchodzi	do Havru przychodzi
Pologne	29 maja	2 czerwca	3 czerwca	7 czerwca
„	19 czerwca	23 „	24 „	28 „
„	10 lipca	14 lipca	15 lipca	19 lipca

Wodostany Wisły.

Kwiecień Daty	21	22	23	24	25	26	27	28
Kraków	—208	—184	—168	—162	—186	—202	—211	—220
Zawichost	103	106	109	111	120	128	129	132
Warszawa	126	123	124	126	128	136	—	140
Płock	127	126	122	120	120	123	130	131
Toruń	154	146	145	139	134	135	140	148
Fordon	167	157	156	149	145	145	147	155
Tczew	168	146	134	126	122	114	114	116
Ujście	244	240	242	240	240	240	238	236

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany.

Do Gdańska zawinął, zawinie: data	skąd	Z Gdańska odpłynie: dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
5. 6.	z Lipawy	do Nowego Yorku	6. 6.	Estonia	Baltic America Line
31. 5.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	1. 6.	Baltannic	United Balt. Corp.
4. 6.	„ Lipawy	„ Londynu	4. 6.	„	„
7. 6.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	8. 6.	Baltara	„
11. 6.	„ Lipawy	„ Londynu	11. 6.	„	„
14. 6.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	15. 6.	Baltanic	„
18. 6.	„ Lipawy	„ Londynu	18. 6.	„	„

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski“. Odbito w drukarni „Pielgrzyma“ w Pelplinie.